

и затрат). Это позволит качественно оценивать и своевременно учитывать тенденции развития расходов, доходов, прибыли и их производных, своевременно принимать необходимые стабилизационные меры.

Важными показателями эффективности использования каждого инструмента являются мультипликаторы, отражающие результативность их влияния на развитие морехозяйственного комплекса. Отдельные инструменты неодинаково эффективны в достижении поставленных целей. Таким образом, правильное и своевременное применение соответствующих инструментов регулирования развития морехозяйственного комплекса может обусловить повышение эффективности экономической политики предприятий морского бизнеса и морехозяйственного комплекса в целом, что в дальнейшем окажет положительное влияние на развитие экономики Украины в целом.

### **Подцерковний О. П.**

*Національний університет «Одеська юридична академія», завідувач кафедри господарського права і процесу, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України*

## **ПРО ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ СИСТЕМНОЇ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ**

В Україні прийнято низку законів, спрямованих на стимулювання та державну підтримку окремих галузей економіки. На жаль, досвід впровадження відповідного законодавства засвідчує, що результати, на які розраховані відповідні закони, досягатимуться вельми частково.

Зокрема, щодо державної підтримки суднобудівної промисловості приймалося низку законів у різні часи, натомість, намагання держави ухвалити нові їх варіації із метою вдосконалення державної підтримки не припиняються, що власно само по собі підтверджує умовну їх результативність. Якщо аналізувати причини такої обмеженої результативності, то можна побачити їх окремі спільні риси, які заважають відповідних заходам бути реалізованими.

Основна – це недостатня системність заходів державної підтримки та спрямування їх на вирішення поточних, а не структурних проблем галузі.

Системність заходів державно-правового впливу передбачає послідовність, прогнозованість результатів, пов'язаність заходів підтримки не лише один із одним, але й загалом з економічною політикою держави, спрямування на перспективний, а не тимчасовий результат господарської діяльності. У цьому контексті можна побачити низку проблемних моментів у Законі України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» від 06.09.2012 № 5209-VI

Зокрема, у преамбулі Закону продекларовано його спрямованість на: «ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортно-

го потенціалу, відновлення конкурентоспроможності продукції вітчизняного суднобудування, збільшення обсягів випуску високотехнологічних суден і військових кораблів, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, зниження витрат на будівництво суден і поповнення обігових коштів суднобудівних підприємств» тощо.

Але, наприклад, жодний із положень вказаного Закону № 5209-VI не дозволяє розраховувати на збільшення обсягів випуску «високотехнологічних суден» у зв'язку із відсутністю будь-яких стимулів інноваційної діяльності. А це можна було б забезпечити, якщо б, наприклад, змінювався б порядок амортизації обладнання підприємств суднобудування у бік якомога скорішого його оновлення, виручка цих підприємств, що спрямовується на нові технології, виводилася би з-під оподаткування тощо.

Важко віднайти в положеннях Закону № 5209-VI конкретики, розрахованої на «створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних», адже більшість заходів підтримки, що побічно можуть збільшити зацікавленість інвесторів у капіталовкладеннях у сфері суднобудування, зведено до рівня бланкетних норм, які відсилають до рішень Кабінету Міністрів чи Національного банку України. Це торкається державних гарантій, державного замовлення, здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставок за кредитами комерційних банків тощо.

Разом із тим, законодавче регулювання у цьому разі мало б спиратися на норми прямої дії, що, серед іншого, мали б передбачати відповідальність держави за невиконання прийнятих на себе зобов'язань з державної підтримки, порядок реалізації заходів підтримки за конкретизованими критеріями поведінки державних органів, яким могла б бути протиставлена вимога реципієнтів підтримки. Наприклад, мало б бути передбачено певний строк надання гарантій чи часткової компенсації відсотків за кредитами, що має обраховуватися з моменту звернення підприємств, формування замовлення у формі внесення змін до Державного бюджету України щодо окремого цільового фінансування конкретних державних замовлень тощо. Віддаленим наслідком подібної конкретизації було б набуття регулятивної сили законів, а не їх почасти декларативний характер, провокуючий відсутність реалізації заходів підтримки.

Зрештою, вади системності законодавчих положень щодо заходів державної підтримки звертають на себе увагу при з'ясуванні умов надання податкових пільг та преференцій галузі. Важко розраховувати на відновлення галузі національної економіки, якщо у кінцевому рахунку підтримуватимуться іноземні виробники комплектуючих та обладнання, яке має наукоємний вміст у одиниці суднобудівної продукції.

Йдеться про те, що п. 5 ст. 3 Закону встановлено «звільнення у порядку, встановленому законодавством України з питань державної митної справи, від податку на додану вартість та мита операцій із ввезення на митну територію України товарів (продукції), які використовуються для будівництва, ремонту, модернізації морських, річкових суден та інших

плавучих засобів, якщо такі товари не виробляються підприємствами на території України або виробляються, але не відповідають сертифікаційним вимогам міжнародних класифікаційних товариств чи вимогам замовників морських, річкових суден та інших плавучих засобів, визначеним умовами контрактів». Виходячи з цих положень, утворюватиметься несприятливий режим закупівлі вітчизняних товарів (продукції), які використовуються для будівництва, ремонту тощо суден. Адже за будь-яких умов продаж товарів вітчизняного виробництва включатиме податок на додану вартість, що збільшуватиме загалом його на 20 % у порівнянні із іноземними аналогами. Залишатиметься умоглядна можливість повернення цих коштів при експорті виробленої продукції – готових суден – але, враховуючи довготривалий режим виробництва та відомі складності із поверненням ПДВ з Державного бюджету експортерами. Таким чином, не утворюватиметься жодним чинників для налагодження виробництва відповідної продукції на території України, враховуючи завжди існуючу можливість посилення у контракті на наведену у преференційному формулюванні «вітчизняні комплектуючі не відповідають вимогам замовників суден, визначеним умовами контрактів». Фактично це призводитиме до дискримінації вітчизняних виробників та не сприятиме розвитку суднобудування, виходячи з задекларованого завдання на «ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу галузі».

Лише системна, конкретизована на рівні законодавчих гарантій, із урахування усіх економічних аспектів та правових наслідків державна підтримка пріоритетних галузей економіки, у тому числі суднобудівної промисловості, здатна утворити сприятливе економічне середовище для їх розвитку в умовах жорсткої іноземної конкуренції та втрати довіри інвесторів до капіталовкладень в Україні.

**Хаймінова Ю. В.**

*Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри національної економіки, кандидат економічних наук, доцент*

### **МЕТОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

Сучасні умови господарювання вимагають зростання ролі ефективного управління фінансовою та економічною діяльністю підприємств морегосподарського комплексу як основи здійснення їхньої операційної, інвестиційної, інноваційної діяльності, підвищення конкурентоспроможності продукції та забезпечення розвитку.

Процес управління фінансово-економічною безпекою підприємств повинен базуватися на певному організаційно-економічному механізмі. Механізм розглядається як сукупність управлінських, економічних, організаційних, правових, мотиваційних шляхів гармонізації інтересів під-